XVIII
5373

С. С. С. Р.
Н. К. П. С.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
№ 305.
29-го Сентября 1926 г.
г. Гомель.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2730—2736).

Распоряжения Правления дорог.

А. № 2730. О предстоящем испытании работников, связанных с делом оформления приема, увольнения и перемещения сотрудников, в знании законоположений по трудовым вопросам.

Из целого ряда фактов установлено, что многие линейные работники, соприкасающиеся с делом разрешения разных вопросов труда и быта, в частности, напр., оформления приема, перемещения и увольнения рабочей силы, удовлетворения ее разного рода видами денежного довольствия, предоставления отпусков, командировок и т. д.,—не соблюдают в отдельных случаях существующего законодательства о труде и действующих в этом отношении распоряжений. Благодаря этому между работниками дорог и администрацией особенно в последнее время, создаются беспрерывные конфликты и претензии, восходящие на рассмотрение РКК, Примирительных Камер и даже Третейских Судов,—в результате чего, при подтверждающихся там, в большинстве случаев, фактах грубого нарушения трудового законодательства, дорога несет значительные убытки.

Для изжития этого ненормального явления, свидетельствующего или о небрежности, или вернее о недостаточной подготовленности и знаниях вышеуказанных агентов законодательства, и распоряжений о труде,—им будет в ближайшее время,—и не позднее, как в период до 1 Января с. г.,—произведено полное испытание по всем вопросам, относящимся к области Трудового Законодательства, и, в частности, касающихся порядка оформления и проведения в жизнь всех операций по приему, перемещению и увольнению сотрудников, выписке им денежного довольствия и т. д.

При чем, в первую очередь испытание будет произведено лицам, ответственным за самую технику оформления тех или иных трудовых вопросов, как-то: Заведывающим Линейными Конторами и конторскому персоналу этих контор, причастному к делу разрешения и оформления указанных вопросов.

Об'являя об этом, предлагаю всем подлежащим агентам теперь-же и самым серьезным образом отнестись к предстоящим испытаниям, проверить свои знания в этом деле и в случае надобности основательно возобновить и закрепить их в памяти, имея в виду при этом не только механическое усвоение, но и умение сознательно и осмысленно применять их на практике в разных случаях и условиях работы на транспорте.

Одновременно предупреждаю, что вопросу этому придается существенное значение, и что на всех тех, кои ока-

жутся недостаточно подготовленными в знании Трудового Законодательства и распоряжений (Код. Зак. о Труде) Генеральн. и Локальн. догов., распоряжение НКТ, НКПС и Правления дорог и все др., касающиеся трудовых процессов, оплаты труда и т. п.),—будут налагаться взыскания, вплоть до увольнения от службы.

УЦД—Ч *Вл. Сивков.*

А Куколевский.

П. № 2731. С об'явлением приказа НКПС № 8848/ЛПИ/ЭПС—об установлении путевой стражи на дорогах сети.

Об'является при сем приказ НКПС об установлении путевой стражи на дорогах сети. В зависимости от размеров движения, устанавливаемых с 1/X—26 года на Зап. ж. дор. должен обслуживаться путевой стражей участок Минск—Бахмач с двухсменным дежурством на всех обходах. Предлагаю Начальникам участков Пути Минского, Березинского, Жлобинского, Гомельского и Сновского организовать с 1-го октября сего года указанный порядок обходов. Дополнительные указания по урегулированию перехода с трехсменного на двухсменное дежурство для перегона Жлобин — Бахмач будут даны Начальником Отдела Пути.

ЧПТ *Федоров.*

А Куколевский.

Приказ НКПС от 30 августа 1926 года „Об установлении путевой стражи на дорогах сети“.

(В отмену приказа код. № 7433/Лни от 21/VII—25 года и частичное изменение приказа № 11761 от 1/XII—23 г.)

Вследствие значительного увеличения движения на дорогах сети и имея в виду что запущенность верхнего строения и искусственных сооружений еще не ликвидирована, является необходимым дальнейшее обеспечение усиленного надзора за состоянием пути и сооружений.

Посему предлагается установить следующий порядок дежурства путевой стражи:

а) на линиях со средней густотой движения до 5 пар включительно пасс. и товарных поездов специальный надзор за путями и сооружениями поручается ремонтным рабочим, но если на таких участках имеются в обращении скорые поезда, хотя бы и в неежедневном обращении, на них назначается в дополнение обхода ремонтных рабочих один штатный путевой обход;

б) на линиях с густотой движения в 6 пар и более пассаж. и тов. поездов устанавливается на каждом рабочем участке два обхода: дневной и ночной;

в) на линиях с густотой движения свыше 5 пар, пассажирских (кроме товарных) поездов устанавливается трехсменное дежурство путевой стражи;

г) дневные обходы должны быть общей продолжительностью 8 часов, а ночные—7 часов;

д) в зависимости от условий работы путевой стражи и необходимости в особенности ночью, встречи пассажирских поездов, рабочий день сторожей должен заполняться в пределах одного и того же дежурства с определенными указываемыми в графиках обходов, интервалами;

е) ежедневное количество пар поездов устанавливается, как средне-годовое для каждого отдельного участка дороги, исходя из задания работы дороги на 1926/27 год. Количество пассажирских поездов по пункту „в“ должно соответствовать устанавливаемому с 1/X—1926 года разм. пассажирского движения, при чем в число пассажирских поездов не входят смешанные рабочие (трудовые) и пассажирские передачи и пригородные (дачные);

ж) на основании настоящего приказа Правл. дор. должны представить не позже 15 сентября с. г. в Отдел Пути ЦУЖЕЛ'а и ЦБН расчет потребного числа путевых сторожей по отдельным участкам, указав число поездов на этих участках;

з) настоящий приказ вводится в действие с 1-го октября с. г.

За Народного Комиссара Путей Сообщения *Л. Серебряков.*

За Начальника Центрального Административн. Управления *Л. Брагинский.*

Ш. № 2732. О принятии к руководству временной Инструкции пользования постанционной и прямой телефонной связью.

Предлагается принять к руководству и исполнению утвержденную мною 30 июля 1926 года „Временную инструкцию пользования постанционной и прямой телефонной связью при служебных сношениях на Западных ж. д.“ (Брошюра № 63 сер.— Ш 160).

Инструкция выйдет из печати отдельной брошюрой и должна требоваться Отделами Правления из Центральной кладовой книг и бланков, исходя из количества сделанных Отделу Ш заявок с

отфактурованием стоимости таковой за счет Отделов.

Отделы, не сделавшие заявок, если сочтут нужным иметь инструкцию, могут также требовать таковую из имеющегося запаса в Центральной кладовой.

ЧПТ *Федоров.*
Ш *Микитчук.*

Д. № 2733. Об ответственности за целость и сохранность груза, перевозимого в сборно-раздаточных вагонах, и о порядке пломбирования этих вагонов.

В целях уточнения порядка обслуживания сборно-раздаточных вагонов, следующих за замками кондуктора-раздатчика, являющегося, в силу § 28 „Положения о перевозке мелочных грузов“, ответственным за целость и сохранность перевозимых в них грузов, а также в целях экономии пломб, бичевы и рабочего времени на пломбировку вагонов, производимую в данное время каждой промежуточной станцией, производящей выгрузку, или погрузку в эти вагоны мелочного груза, предлагается к руководству и исполнению нижеследующее:

1) После приема и погрузки груза на первоначальной станции отправления поезда, с которым подлежит следованию сборно-раздаточный вагон, кондуктор-раздатчик закрывает вагон и накладывает на него свои пломбы в присутствии весовщика, который обязан проверить ясность их и правильность пломбирования, а при надобности,— навешивает замки, затем, вагон передается под охрану станции, которая и несет ответствеаность за сохранность наложенных пломб. Перед отправлением поезда, кондуктор-раздатчик должен осмотреть пломбы и, если окажется, что пломба сорвана, или повреждена, то заявляет об этом дежурному ДСП, который принимает меры к установлению причин обрыва или повреждения пломбы, а наличие груза проверяется в натуре и сличается с имеющимися у раздатчика документами, о чем составляется акт.

2) Если на практике окажется, что принятый и запломбированный сборно-раздачточный вагон не будет отправлен с раздатчиком, коим был принят груз и наложены пломбы, а с другим, то в таких случаях вагон должен приниматься новым раздатчиком за пломбами старого раздатчика и ответственность за целость и сохранность погруженного в сборно-раздаточный вагон груза, до снятия пломб, несет раздатчик, пломбы коего наложены. При первой необходимости вскрытия вагона, такое вскрытие должно производиться в присутствии весовщика, а где его нет,— то ДСП или ДС и двух свидетелей (понятых) с проверкой наличности в вагоне груза, согласно документов; о случаях недостачи или излишка мест, должен быть составлен акт, после чего ответственнось за целость и сохранность груза несет раздатчик, обслуживающий данный вагон.

3) По прибытии сборно-раздаточного вагона на конечную станцию следования поезда, груз должен быть принят от кондуктора-раздатчика в его присутствии немедленно по прибытии поезда.

В случае прибытия сборно-раздаточных вагонов, когда товарный двор закрыт, кондуктор - раздачик накладывает свои пломбы в присутствии агента ст.— приемщика поезда, который также обязан проверить ясность оттисков и правильность пломбирования и навешивает, при надобности, замки, после чего вагон передается в ведение станции, которая, как и в первом случае несет ответственность за целость и сохранность пломб. Проверка и прием груза в принятых от раздатчика сборно-раздаточных вагонах, на которых наложены пломбы и замки раздатчика, производится станцией по открытии товарного двора в присутствии раздатчика, после предварительной проверки целости наложенных им пломб, при чем, если целость пломб нарушена, об этом составляется акт с точным указанием замеченных нарушений и станция принимает меры к выяснению причин и виновных в этом лиц.

4) Станционные пломбы, как станцией отправления, так равно промежуточными станциями и станциями окончательного следования поезда, накладываться не должны. На промежуточных станциях сборно-раздаточные вагоны запираются только замками кондуктора-раздатчика.

5) Вскрытие в отсутствии раздатчика запертых и пломбированных им вагонов, может быть производимо только в исключительных случаях, при чем такое вскрытие должно быть обязательно в присутствии ДС и агента ТОГПУ, с составлением об этом соответствующего акта.

В связи с этим, пояснение к § 29 „Положения о перевозке мелочных грузов“ на стр. 30 и вклейка, об'явленная

циркуляром Д и К 2620 в № 286 Бюллетеня Западных отменяются, а взамен их рассылается новая вклейка.

За Д *Томашевич*. За К *Щеголев*.

С. № 2734. О книге отправления грузов в прямом Советско-Польском сообщении.

В виду того, что в разосланных по станциям тетрадях дубликатов накладных советско-польского сообщения не имеется корешков дубликатов, предлагается станциям, включенным в названное товарное сообщение, взамен корешка дубликата, оставлять у себя вторые экземпляры накладных (т. е. занумерованные уже и отпечатанные на одном листе с дубликатом), каковые накладные и будут собою представлять на станциях книгу отправления грузов в Советско-Польском сообщении. При чем означенные накладные, по составлении документов, должны станциями подшиваться (или подклеиваться) в последовательном порядке нумеров в особую обложку или папку.

СЧ предлагается наблюсти за выполнением настоящего распоряжения.

С *Галушко*.

К. № 2735. О приложении к накладным по отправкам зерногрузов хлебо-контрольных свидетельств взамен сертификатов ГЕХИ.

Согласно почто-телеграммы ЦЖК от 16/IX с. г. за № КУ 183/321, по соглашению с Наркомторгом, разрешается прилагать к накладным на отправляемые Госбанком из перечисленных ниже его элеваторов зерногрузы свидетельства о качестве зерна, выдаваемые Хлебо-Контрольной Частью элеваторов Госбанка, взамен сертификатов ГЕХИ. При следовании зерногрузов за границу, свидетельства эти заменяются сертификатами ГЕХИ.

Право выдачи указанных хлебо-контрольных свидетельств принадлежит элеваторам, расположенным при следующих станциях: Москва тов. Р.-Урал. и Каз., Валуйки, Лиски, Таловая, Борисоглебск, Грязи, Жердевка, Кирсанов, Козлов, Кочетовка, Мордово, Сампур, Ржакса, Тамбов, Токаревка, Елец, Ряжск, Миллерово, Себряково, Урюпино, Филоново, Морозовская, Тацинская, Абдулино, Богатое, Бугурусланская, Саранск, Актюбинск, Платовка, Алтата, Аркадак, Аткарск, Баланда, Балашов, Беково, Екатериновка, Елань, Камышин, Колышлей, Лопуховка, Новоузенск, Петровск Саратовский, Солтыковка, Сердобск, Тамала, Белебей, Раевка, Чишмы, Шумиха, Бугульма, Курган, Челябинск, Чумляк, Киев.

Кроме того, указанным правом пользуются также и портовые элеваторы: Новороссийский, Ленинградский, Одесский, Николаевский и Ростов-Донской, в случаях отправки зерновых грузов внутрь СССР.

К *Савельев*.

К. № 2736. О сокращении срока разгрузки растительного масла с 12-ти до 8-ми часов.

Согласно телеграммы ЦЖК от 18-го сентября с. г. за № КУ/135/245, основанной на постановлении ЦКП, в изменение п. „в" § 11-го „Правил перевозки грузов наливом в цистернах", срок разгрузки растительного масла на октябрь месяц с. г. устанавливается 8 часов.

Об'являя о сем для руководства, предлагается по получении сего немедленно оповестить клиентуру путем вывески на видных местах соответствующих об'явлений.

Результаты практики вводимого сокращенного срока выгрузки КР-ам надлежит сообщить в Коммерческий Отдел не позже 20-го октября с. г. для разрешения вопроса о сроке выгрузки на последующее время.

Имея в виду, что при анализе причин недостаточно продуктивного использования цистерн при перевозках растительного масла являются, главным образом, задержки их под сливом, независящие от свойств этого груза, надлежит обратить серьезное вниыание на то, чтобы при учете фактических данных о сроке слива тщательно учитывались все обстоятельства, при которых производится слив и которые влияют на получаемый фактический срок слива. Необходимо при этом точно устанавливать, какое время действительно необходимо для слива масла по его сливной способности—с тем расчетом, чтобы получить данные, которые послужили бы основанием не только к признанию достаточности 8-ми часового срока, но и к дальнейшему его снижению с доведением, по возможности, до действующего для нефтегрузов—6-ти часового срока.

За К *Щеголев*.

Начальник Административного Отдела *Куколевский*.

Изд. Западные жел. дор.

Гомель, ГУБЛИТ № 890—(тираж 1200). Гомель, Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.— 2227.

1964 г.
141741